Journée OFP-7 juin 2011

Eléments de discours conclusif

sur les opérateurs ferroviaires de proximité

pour Monsieur Thierry Mariani,

Secrétaire d'état chargé des transports

J'ai le plaisir de conclure cette journée consacrée aux opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). Permettez-moi en premier lieu de remercier l'association « Objectif OFP », pour avoir pris l'initiative de ce colloque consacré aux OFP, vecteurs essentiels du développement du transport ferroviaire de marchandises.

Malgré la crise économique qui a affecté très fortement l'activité du transport de marchandises - et en particulier le mode ferroviaire - les objectifs du Grenelle de l'Environnement de porter la part des transports alternatifs à la route de 14% à 25% à l'horizon 2022 demeurent d'actualité. L'atteinte de cet objectif passe avant tout par la reconquête des parts de marché par le fret ferroviaire.

Vous avez, Mr le Président, « évoqué » dans les propos que vous venez de tenir, les lignes de force qui résultent de vos travaux. Je vous assure qu'elles bénéficieront de toute l'attention du gouvernement.

1- la volonté du gouvernement consacrée par l'ENFF

- La création d'opérateurs ferroviaires de proximité, même si leur concrétisation ne va pas sans difficultés, reste un des fils de l'action du gouvernement en faveur du rail. Elle figure en bonne place dans l'Engagement National pour le fret ferroviaire qui vise à mobiliser tous les moyens au service de cet enjeu essentiel. Dans ce cadre, et comme vous le savez, nous avons organisé avec NKM, le 30 mai dernier une table ronde avec l'ensemble des acteurs du secteur afin de confirmer une série de mesures destinées à lever à court terme les obstacles au développement du fret ferroviaire.

Depuis presque un an, cinq OFP ont ainsi été créés, et d'autres devraient voir le jour cette année. C'est l'aboutissement d'un long travail de recherche, de sensibilisation, de mobilisation des acteurs et d'approfondissement du cadre législatif et réglementaire en vigueur.

Le ministère chargé des transports a soutenu cette démarche innovante dès l'origine, en confiant à Jacques Chauvineau, en sa qualité d'expert ferroviaire reconnu, le pilotage d'une mission consacrée à la création d'OFP sur le territoire national. Cette « mission » est depuis devenue « association », et nous continuons bien sûr à soutenir son action sur le terrain.

La démarche répond à un double objectif : conserver du fret sur le fer et développer son emploi comme moyen de transport de marchandises de courte ou de moyenne distance. Il y a une alternative intéressante au transport routier et les OFP doivent incarner cette alternative.

2- le chemin parcouru

Avant d'aborder les actions à mener et l'appui que le gouvernement pourrait leur apporter, je veux rappeler que le chemin parcouru est loin d'être négligeable depuis l'époque, pas si lointaine, où les OFP n'étaient qu'une idée en quête de concrétisation.

Le ministère s'est investi pour faciliter les démarches pour les OFP :

- nous avons assoupli les textes existants afin de diminuer notamment le seuil de capital social nécessaire pour la licence d'entreprise ferroviaire ;

- nous avons sensibilisé l'EPSF à la problématique singulière des OFP et aux particularités de leur profil dans le montage du dossier de certificat de sécurité. Les retours que nous avons jusqu'à présent sont positifs :

- depuis la loi du 8 décembre 2009 « ORTF » (relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires), RFF peut confier par convention, pour les

lignes à faible trafic, les missions de gestion, de fonctionnement et d'entretien de l'infrastructure à des OFP selon les mêmes objectifs et principes de gestion que ceux qui s'appliquent actuellement à la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué ; cela permet désormais aux OFP d'endosser de nouvelles responsabilités, en optimisant la maintenance en fonction des trafics qu'ils assurent ;

- le ministère a également travaillé avec l'association « Objectif OFP », ainsi qu'avec RFF et l'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI), à la réalisation d'un guide commun à destination des porteurs de projet, explicitant la procédure à suivre pour créer un OFP, étape par étape. Ce guide, très pédagogique, semble avoir trouvé son public et, même s'il a vocation à évoluer, il constitue un excellent mode d'emploi pour monter son projet d'OFP.

Voici donc un rapide panorama des principales actions conduites pour favoriser le développement des OFP. Les OFP sont encore trop peu nombreux sur le territoire et je sais que de nouveaux défis sont à relever pour répondre au plus près des attentes des opérateurs. La disponibilité du matériel roulant est ainsi une question qu'il conviendra d'étudier dans les prochains mois, trop d'OFP étant à ce jour confrontés à des difficultés pour pouvoir s'en procurer dans des conditions économiquement satisfaisantes.

3- Relever durablement les défis en suscitant les dynamiques locales

Comme je vous l'indiquais, cinq OFP sont aujourd'hui exploités et d'autres concrétisations se profilent pour cette année.

Notre tâche ne s'arrête pas à la création de ces opérateurs. Le ministère continue de les suivre dans leur phase de lancement et de développement. Nous tenons en effet à prendre connaissance de leurs évolutions, positives comme négatives, afin non seulement de les aider à franchir certaines étapes délicates mais également de pouvoir en tirer des enseignements pour de prochains projets. L'association Objectif OFP nous aide grandement dans ce travail de suivi, en jouant pleinement son rôle de

promotion des OFP et en nous informant sur les points bloquants. Je tiens à l'en remercier.

A ce stade, l'Etat et l'ensemble des acteurs du marché, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure, les opérateurs logistiques et les chargeurs doivent encore relever un double défi :

- un défi quantitatif pour accroître le nombre d'OFP et rendre cette démarche plus pertinente encore par la mise en réseau de ces opérateurs ;
- un défi qualitatif pour améliorer les conditions de création de ces OFP et leur montée en charge progressive. Il s'agit de leur permettre de lutter à armes égales avec les autres opérateurs et de viser un équilibre économique à moyen terme, en répondant aux exigences de fiabilité et de souplesse des clients.

Je veux indiquer ce qui me paraît constituer le fil rouge permettant de relever ce défi : **rien ne se fera sans initiative locale.**

Disant cela je ne veux pas me dérober ou minimiser l'importance de l'appui que peuvent apporter le Gouvernement et l'Etat. Mais l'Etat ne peut pas aider des projets qui n'existent pas.

Cela suppose un travail local, une mobilisation des acteurs économiques, des entreprises, des chargeurs, des professionnels de la logistique, des CCI, des CESER, des collectivités territoriales. Emparez vous des enjeux locaux de fret ferroviaire, un peu comme les Régions se sont emparées du transport régional de voyageurs.

J'ai aussi bien noté le rôle important des chargeurs. Là encore le Morvan est un peu un laboratoire avec l'implication des groupes Lafarge et Eiffage qui ont vu dans la création d'un OFP un moyen de donner une pérennité à leur activité dans ce territoire. Bien évidemment, il ne faut jamais oublier que ces chargeurs sont d'abord des clients et que leur soutien n'a de sens que pour parvenir à un service compétitif et de qualité. Les chargeurs ont un rôle à jouer mais ils n'ont en aucun cas vocation

à subventionner les OFP. Les OFP doivent être des entreprises, petites certes, mais rentables et performantes.

J'ai bien noté votre idée de prolonger vos travaux de cette journée par un document élaboré avec l'aide des initiateurs locaux qui listerait les freins et obstacles opérationnels que rencontrent les créateurs d'OFP et des axes de solutions possibles. Je ne peux évidemment vous garantir que toutes vos propositions seront retenues, mais je peux par contre vous garantir que je veillerai à ce que vos propositions soient examinées par les services de l'Etat dans un esprit positif et constructif. En particulier pour celles qui concernent l'accès des OFP à des matériels anciens, amortis.

Concernant les aides qui engageraient les finances publiques vous ne serez pas étonné que ma réponse soit d'une grande prudence. Vous savez en effet les tensions et les contraintes qui pèsent sur nos finances publiques. Je ne peux que vous conseiller d'adopter une démarche pragmatique, proposant des modalités d'aides dont l'effet de levier est important et avéré sur le report modal et sur la productivité du mode ferroviaire.

Conclusion

Au moment de conclure, je voudrais vous dire combien une réunion comme celle d'aujourd'hui, est essentielle pour partager les informations, tant nationales que locales, sur la problématique du fret ferroviaire local et partant, pour la relance du fret ferroviaire.

Je sais que cette journée a été l'occasion d'échanges nombreux et constructifs entre vous, et qu'elle marquera un renforcement des liens entre chacune des entreprises que vous représentez. Merci donc à tous les participants, venus parfois de loin qui, nombreux, ont bien voulu venir nous faire part de leurs expériences pour enrichir cette réflexion collective.

Je vous remercie de votre attention.